

Für den Höhenflug gerüstet

Der moderne Luftkrieg spielt sich zum Teil in großen Höhen ab, in denen der Mensch sich nicht ungeschützt aufhalten kann. Das Höhenatmungsgerät gehört deshalb zur unentbehrlichen Ausrüstung des Fliegers

Sonderaufnahme für den ADLER Dr. Franz

2 x 1000 am



Ein Schnappschuß in der Hetze des Gefechtsalarms: Hauptmann G. vom Jagdgeschwader Schlageter unmittelbar vor dem Start zum Angriff. Der Erste Wart hilft beim Festmachen der Fallschirmgurte

Zweimal konnte der OKW-Bericht in letzter Zeit den tausendsten Luftsieg eines Jagdgeschwaders am Kanal melden. 1000 Abschüsse — das bedeutet die Vernichtung von rund 12 feindlichen Geschwadern. Man muß sich einmal die militärische Bedeutung einer solchen Zahl vergegenwärtigen, um ganz die Größe der Leistung unserer siegreichen Jagdflieger ermessen zu können. Im Osten haben freilich einzelne Jagdgeschwader bereits die dreifache Zahl von Siegen erringen können, aber das mindert keineswegs die Leistung der Jäger am Kanal, denn der Luftkampf an der Festlandküste gegenüber der englischen Insel steht unter besonders hartem Gesetz



3000 Meter über dem Platz tobt der Luftkampf, der dem Jagdgeschwader Schlageter den tausendsten Abschuß brachte. In fieberhafter Spannung verfolgt das Bodenpersonal das Kurven der Flugzeuge, die in der Sonne blitzen



Den „Jubiläumsabschuß" hat Hauptmann G. erzielt. Strahlend haben ihn seine Warte empfangen und sind nun auch die ersten, die von dem Erfolge hören. — Links: Lichterloh brennt das abgeschossene englische Jagdflugzeug, das sich bei der Bauchlandung überschlagen hat

Kanal

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Rothkopf (Sch 3), Boback (Sch 4), PK-Luftwaffe (1)





Wenige Tage nach dem Erfolg des Jagdgeschwaders Schlageter hat auch das Jagdgeschwader Richthofen die stolze Abschußzahl 1000 erreicht. Eine Feierstunde vereint am Abend die erfolgreichen Jagdflieger

Links: Major Oesau, der Kommodore des Jagdgeschwaders Richthofen, wird nach seinem 101. Luftsieg mit Jubel empfangen

Rechts: Das kommt davon, wenn deutsche Jagdflieger in Hitze geraten — Major Oesau hat sich nicht an die schöne runde Zahl gehalten, sondern gleich den 1001. Luftsieg seines Geschwaders mit heimgebracht

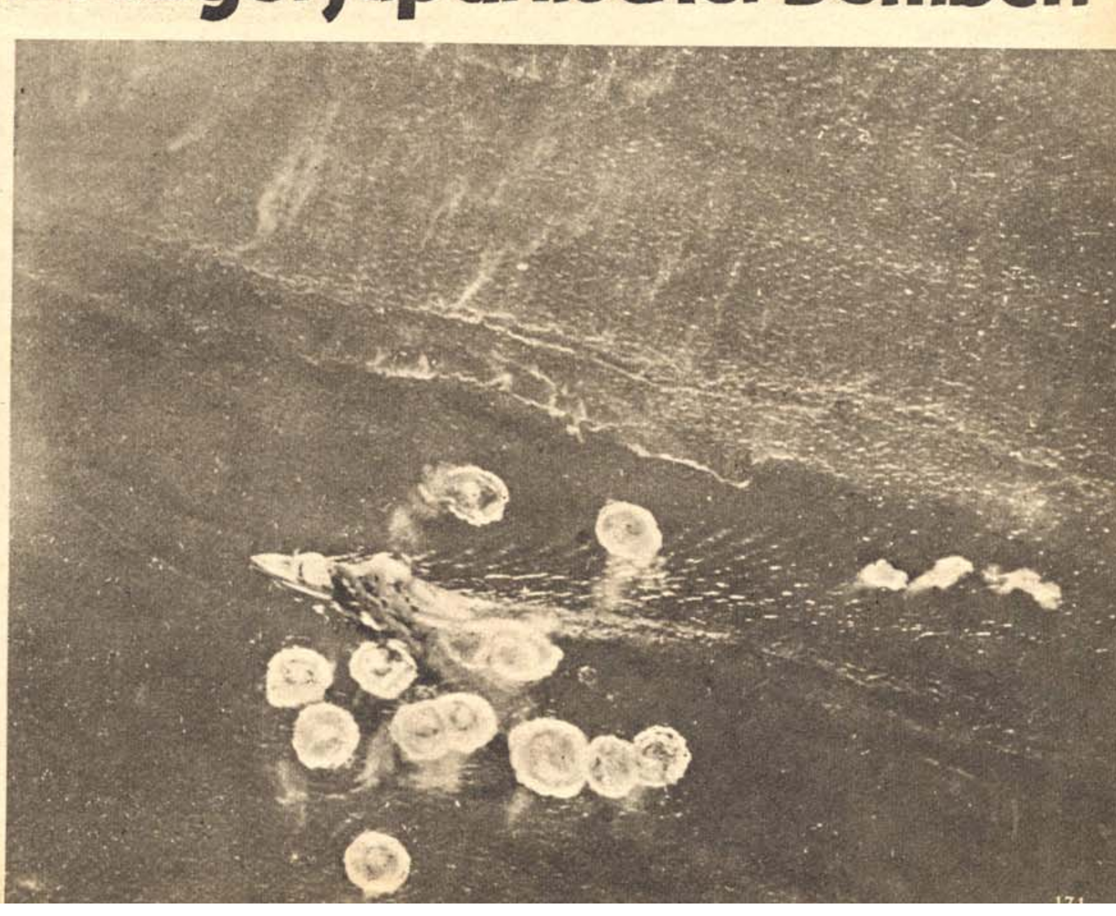


Im tödlichen Hagel japanischer Bomben

Ein anschauliches Bild von dem Masseneinsatz japanischer Marineflugzeuge gegen die feindliche Schiffahrt gibt die nebenstehende Aufnahme, die als eine der wenigen Originalfotos, die Europa bisher erhalten hat, auf dem Wege über Südafrika zu uns gekommen ist. Sie zeigt einen Truppentransporter, der Hunderte britischer Soldaten aus Singapur nach Sumatra bringen sollte, im Hagel japanischer Bomben. Das Transportschiff, das bereits mehrere Treffer erhalten hatte, ist kurz nach dieser Aufnahme gesunken.

In der leuchtenden Reihe kühner Waffentaten, die unsere japanischen Verbündeten in den wenigen Monaten seit ihrem Eintritt in den Krieg vollbracht haben, nimmt der Einsatz der japanischen Luftwaffe einen besonderen Raum ein. Die ganze Welt horchte auf, als japanische Marineflugzeuge im Zusammenwirken mit der Spezial-U-Bootwaffe das Gros der USA-Pazifikflotte in Trümmer schlugen. Die Vernichtung der beiden englischen Schlachtschiffe an der Küste von Malaya und die Seeschlachten in der Javasee, im Indischen Ozean und im Korallenmeer brachten neue gewaltige Erfolge, die fast ausschließlich von der japanischen Marineluftwaffe errungen wurden. Damit ist mit einem Schlage das Geheimnis um die Stärke der japanischen Luftwaffe gelichtet worden, das unsere Feinde zu einer überheblichen Geringschätzung der japanischen Leistungen in der Luft verleitet hatte. Die Siege der japanischen Luftwaffe sind der Erfolg einer jahrzehntelangen harten Schulung. Während Deutschland durch das Versailler Diktat die Hände gebunden waren, hat Japan unermüdlich besonders an der Entwicklung seiner Flugzeugträger gearbeitet. Wie hart und opferreich die Erprobung der von den Flugzeugträgern startenden Marineflugzeuge auch in Friedenszeiten war, hat der Sieger von Pearl Harbour vor kurzem selbst bekannt. Daß der Geist der Samurei auch die japanische Luftwaffe beseelt, zeigt der Todesmut der Flieger, die sich mit ihren Sturzkampf- und Torpedoflugzeugen auf die feindlichen Kriegsschiffe stürzten und mit dem Opfer ihres Lebens den Erfolg erzwangen

Aufnahme Japan Photo Library



Ein Flugzeugfüh

Oberleutnant B. gehört zu den altbewährten Flugzeugführern seiner Kampfgruppe. Die Zahl seiner Englandflüge hat bereits die 150 überschritten, und gut die Hälfte dieser Feindflüge waren Tageseinsätze. Er zählt zu jenen Männern, deren Können, Umsicht und Tapferkeit die gewaltigen Leistungen unserer Kampfflieger zu danken sind. Wie viele dieser alten Kämpen, spricht auch er ungern über seine Flüge, über Gefahr und Erfolg. Seine Erlebnisse aber haben auf andere Weise Gestaltung gefunden: An den Ruhetagen zwischen den Einsätzen zieht es ihn immer wieder an den Zeichentisch. So sind Dokumente entstanden, die der Allgemeinheit einen Eindruck von den Luftkämpfen geben, wie sie der Flieger mit den Augen des Malers sieht. Wir können unseren Lesern einige dieser eindrucksvollen Bilder wiedergeben. Zu den einzelnen Zeichnungen erzählt der Soldat und Künstler selbst

Oberleutnant B., Flugzeugführer und Maler, am Steuer seiner Dornier Do 217, des neuesten Sturzkampfflugzeuges der deutschen Luftwaffe. — „Eigentlich wollte ich nach dem Abitur Zeichner, Künstler werden", so erzählte Oberleutnant B., „aber noch größer war meine Leidenschaft für das Fliegen." In den Stunden der Ruhe kann der Flieger nun aber auch seiner alten Neigung leben (Bild rechts)



Links: „. . . aus einem Geleitzug vor der Ostküste knöpfte ich mir einen ‚dicken Brocken' vor. Gleich einem Habicht stürze ich das Flugzeug mit voller Geschwindigkeit auf die Beute hinunter. Bombenwurf — Sekunden der Spannung: Treffen die Bomben? — — —"

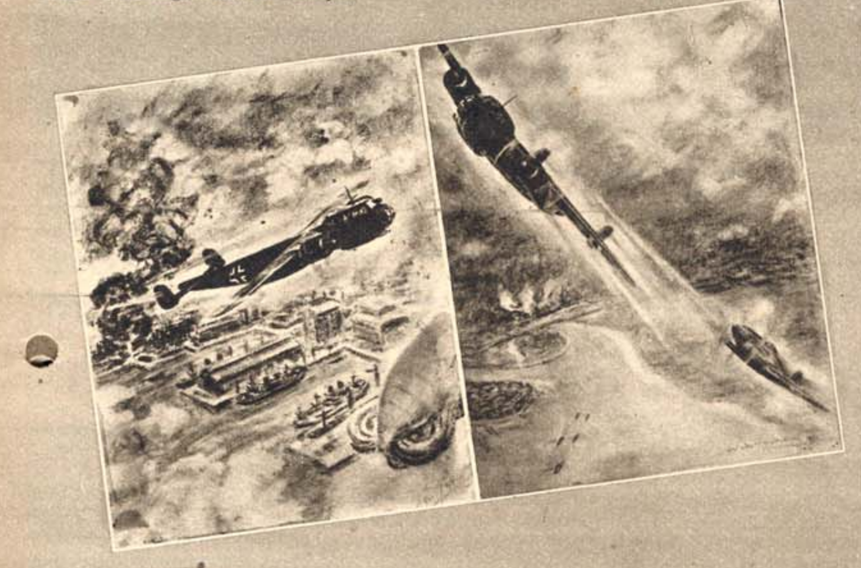
Zu den Bildern rechts: „. . . knapp über die Mastspitzen hinwegbrausend fange ich ab. Im selben Augenblick sehe ich links über uns dicht an den Wolken einen Sperrballon. Das Halteseil erkennt man nicht. Jeden Augenblick erwartet man, dagegen anzurennen. Diese bangen Sekunden sind schnell weggewischt, als der Bordfunker und der Mechaniker zur gleichen Zeit schreien: Volltreffer!" — Bild daneben: „. . . steil reiße ich das Flugzeug wieder in die Höhe — hinter uns der sinkende Dampfer . . ."

...er zeichnet seine Erlebnisse

Luftkämpfe und Sturzangriffe - gleich nach dem Feindflug festgehalten

Zeichnungen Oberleutnant Bornschein

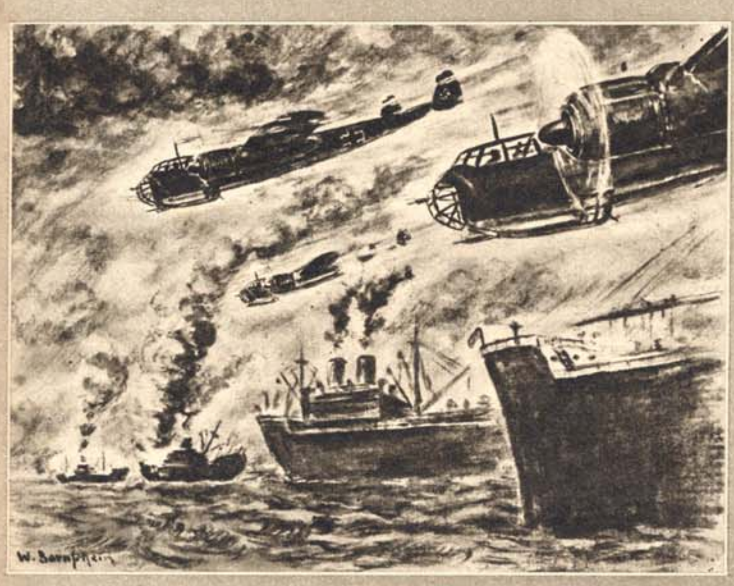
Aufn. PK-Kriegsberichter Ohmeyer



Links: „Der Auftrag — Angriff auf Hafenanlagen einer englischen Stadt — war erfüllt . . .“ Rechts: „. . . erfreut über das Gelingen kurve ich zügig auf Heimatkurs. Plötzlich — ein Schreck — erblicke ich dicht links unter mir einen Jäger. Mit hochgezogener Schnauze beginnt der Bursche sofort zu schießen. Ruckartig reiße ich das Flugzeug in Steilkurve, und der Angreifer schießt — im Moment nur die Schmalseite als Zielfläche — dicht über unsere Köpfe hinweg ins Leere!“



„Bei denkbar schlechtem Wetter gelang es uns, bis ans Ziel, ein Industriewerk, vorzudringen und die schweren Bomben erfolgreich zu landen. Freudengeschrei übertönt das Tackern der Bordwaffe, mit der der Beobachter gerade einen erhöhten Platzstand unter Feuer nimmt, als es plötzlich einen heftigen Ruck gibt und das Flugzeug in Rechtskurve gerissen wird. ‚Sperrballon!‘ schreit jemand der Besatzung. Alles aus, denkt jeder von uns. Fetzen fliegen von der rechten Fläche — da plötzlich bricht die Drehbewegung ab — das Seil gerissen! Trotz der beschädigten Fläche brachte ich das Flugzeug sicher zum Einsatzhafen zurück. Deutsche Werkmannsarbeit!“



„Angriff auf einen Geleitzug! Unsere Kette braust im Tiefflug über den Geleitzug hinweg. Vorausgegangene Angriffe haben einigen Schiffen bereits arg zugesetzt.“ — Rechts: „. . . unsichtiges Wetter herrschte vor der Themsemündung. Ganz überraschend kam uns ein Schiff ins Visier. Erst in dem Augenblick, als uns ein heftiger Abwehrregen entgegenprasselte — die Bomben fielen bereits — sahen wir, daß wir einen Zerstörer erwischt hatten . . .“



Stärker als die Wüste

Deutsche Flugzeuge an der afrikanischen Front

Von Gerhard Meyer

Im Nu war der Sandsturm heraufgezogen. Eine fahlgelbe, drohende Wand verfinsterte den Himmel, verhängte die Sonne mit einem trüben, verblakten Schleier und stürzte sich über den Flugplatz am Wüstenrande. Der trockene, körnige Sand prasselte gegen die Wellblechbaracken, er trommelte und knisterte in wolkigen Wellen über die verankerten Flugzeuge, deren Umrisse schon in wenigen Metern Entfernung zu Schatten verwischt waren, und rieselte lärmend über die steifen Zeltbahnen, unter denen die Männer geduckt das Vorüberstürmen des trockenen, gedörrten Wolkenbruchs abwarteten. Die Wüste war in den Himmel hinaufgestiegen. Sie hatte Flügel bekommen und fegte von einem Ende der Welt bis zum anderen. Wehe dem, den sie in ihrem heißen Mantel fing. Und doch jagten noch Flugzeuge zwischen der grellen Glut des afrikanischen Himmels und dem nackten Gestein der Gebirge oder der gelben Dürre der Wüsten dahin, fernen Zielen entgegen. Sie flogen, ob der Sandsturm heranschnob und sie in aschfarbenen, trockenen Nebel hüllte oder ob die Hitze der Wüste ihren Gluthauch bis in die Wolken hinaufblies. Sie trugen den Tod und sie trugen das Leben, die miteinander rangen und sich in ihrem blutigen Zweikampf von keiner Gewalt der Natur trennen ließen.

Stärker als in Europa sind die Mächte der Natur in Afrika. Mannigfaltiger sind die Wege, auf denen sie ihren Angriff herantragen. Fiel es schon den Fahrzeugen, die zu Wasser oder zu Lande, auf Flüssen, Kanälen oder auf Straßen und Schienensträngen einherziehen, schwer, den schwarzen Erdteil zu erobern, so stand das Flugzeug vor einer noch gewaltigeren Aufgabe. Als der Krieg so jäh nach Afrika hinüberflammte, wurde es plötzlich in eine neue Welt hineingestellt, in der die Tropenglut, die Sintflut endloser Wolkenbrüche und der trockene Hagel der Sandstürme die Herrschaft ausüben, schlimmere Feinde für das Flugzeug, als es unwirtliche Landstriche, weglose Wüsten für die Fahrzeuge sind. Die gleichen Flugzeuge, die über den grünen Fluren Frankreichs und Belgiens den Sieg der deutschen Waffen erkämpften, die über dem Dunst britischer Industriestädte kreuzten, mußten ihre Schwingen nun über den grellen, gelbflammenden Wüsten Liybens breiten. Was gilt es aber dann dem Flieger, wenn das Flugzeug zwar keine Straße braucht, dafür aber schwer beladen mit Bomben unter Vollgas über den staubwirbelnden Wüstenflugplatz rollt und rollt und sich erst nach Kilometern mühsam und schwerfällig Meter um Meter vom Boden freiringen kann? Was nutzt es ihm, wenn er aller Berggipfel, aller zerrissenen Schründe spotten kann, dafür aber im Sandsturm tausend Kilometer von jeder Oase, jedem Zeltplatz entfernt notlanden muß? Nein, auch das Flugzeug mußte sich verwandeln, es mußte seinen Organismus dieser neuen Welt anpassen und — wenn es auch seine Gestalt fast unverändert wahrte — doch im Innern manche neue Einrichtung aufnehmen und sich manche Umformung gefallen lassen.

Der matte, graugrüne Untergrund der europäischen Landschaft weicht beim Adlerfluge der Geschwader zum neuen Kampfplatz in Afrika dem rötlichgelben Farbton des afrikanischen Urgesteins und der Wüste, nur selten getupft vom dünnen Grün der Oasen und der fruchtbaren, mählich in die Wüste verlaufenden Küstenstreifen. Wie manche Tiere über neuem Grunde blitzschnell die Farbe wechseln, um getarnt in die Lichter und Schatten der neuen Umwelt einzutauchen, so mußten auch die Flugzeuge ihren Anstrich ändern. Rost- und sandfarben jagen sie über den khakibraunen Kolonnen der Infanterie und Panzer dahin, durch diesen Tarnanstrich eingeschmolzen in die brennende, grelle Öde der farbarmen Wüstenwelt.

Die Lüfte flimmern über den kahlen Dünenwellen, hinter denen irgendwo in der Ferne der Feind lauert. Lähmend legt sich die Hitze auf die Brust. Temperaturen, die in der Heimat als Mittagsglut galten, wirken hier als Kühle des Schattens. Fünfzehn Grad beträgt die Durchschnittstemperatur in Meereshöhe in europäischen Ländern, fünfunddreißig bis vierzig Grad aber in den Tropen. Beim Aufstieg fällt das Thermometer. Aber während es in Europa in 5000 m Höhe bereits weit unter den Gefrierpunkt, nämlich auf —17° C gesunken ist, zeigt es in den Tropen noch immer + 3 bis 8° an. Erst in acht Kilometer Höhe werden —17° C auch in den heißen Gebieten Afrikas erreicht. In Europa aber würde der Flieger in gleicher Höhe sich bereits gegen —37° Kälte zu schützen haben. — Die Hitze macht dem Menschen ebenso wie dem Flugzeug das Leben schwer. Denn in der Wärme dehnt sich die Luft wie jedes Gas, sie wird also leichter oder dünner. Und in der dünnen Luft hat es bei weitem nicht die gleiche Tragfähigkeit wie in der kühleren und daher dichteren Luft Europas. Das leuchtet bereits gefühlsmäßig ein, aerodynamisch kann man es sich oberflächlich so erklären, daß der Flügel in der dünneren Luft in bestimmter Zeit eine weit geringere Luftmasse erfaßt als in der dichten Luft, so daß auch sein Auftrieb, der immer ein Gegenwert zur erfaßten Luftmasse ist, kleiner wird. Wenn die Ju 88 also mit Bomben beladen wird, um Tod und Vernichtung über die Industriezentren der britischen Inseln zu verstreuen, dann wird sie stets eine etwas schwerere Last mitschleppen können als bei einem Angriffsflug in der Mittagsglut auf Tobruk. Schon mit ganz gewöhnlicher Last würde das Kampfflugzeug — zumal wenn der Abflugplatz noch ein- oder zweitausend Meter hoch liegt — schon erheblich länger zu rollen haben, ehe es sich abhebt, als in Europa.

Die meisten Sorgen, mit denen das Kriegsflugzeug in den Tropen zu kämpfen hat, sind allerdings Motorsorgen. Der Motor schluckt Luft und Kraftstoff in die Zylinder. Er braucht den Sauerstoff der Luft für die Verbrennung. Mit der dünneren Luft der Tropen strömt weniger Sauerstoff in die Zylinder, die Flammen der Verbrennung werden schwächer, und der Motor liefert weniger Kraft. Der Lader, der dem Motor auch schon in Europa beim Höhenflug die Luft zuschaufelt, so daß er selbst in der dünnen Höhenatmosphäre genug Sauerstoffnahrung erhält, versagt in der Gluthitze der Wüste, denn dort ist die Luft nicht allein dünn, sondern auch heiß. Mit heißer Luft kann man keinen Motor kühlen. Der luftgekühlte, also der Sternmotor, überhitzt sich und versagt. Der Motorenbau hat die Sternmotoren bis zu einer früher kaum vorstellbaren Leistungsfähigkeit hochgezüchtet. [illegible] jahrelangen Forschungen hatte er gelernt, die Kühlluft so um die Zylinder und ihre Kühlrippen zu führen, daß die gewaltigen Wärmemengen schnell abgeführt werden konnten. Versagt aber die Kühlung in der heißen Tropenluft, dann bleibt nichts übrig, als den Gashebel zurückzunehmen und dem Motor nun nicht mehr tausend, sondern vielleicht nur noch 900 oder 800 PS abzuverlangen. Dann entwickelt sich nicht mehr soviel überflüssige Wärme, und der Gesang des Sternmotors wird auch über den Wüsten stundenlang und abermals stundenlang der Besatzung beruhigend in den Ohren klingen können.

Der wassergekühlte Motor, wie er in dem schlanken Bug der Me 109 oder in die langgestreckten Gondeln der Me 110 oder auch der Ju 88 eingebaut ist, hat es leichter. Er wirbelt die Luftschraube auch in den Tropen mit tausend oder zwölfhundert Pferdestärken herum, genau wie im deutschen Heimathafen, von dem das gefürchtete deutsche Jagd- oder Kampfflugzeug gestartet ist. Der kühlende Luftstrom ist allerdings auch beim wassergekühlten Motor unentbehrlich. Aber nicht der Motor, sondern das Kühlwasser lädt nun die Wärme an die Luft ab. Der Motor selbst dagegen wählt sich statt des unsicheren Vertragspartners, als der sich die Luft erwies, das zuverlässigere Kühlwasser, dem er seine Wärme einmal unmittelbar überliefert. Dann erst wandert sie vom Kühlwasser aus über den Kühler an die freie Luft. Wird der Motor zu warm, dann muß eben mehr Kühlwasser die Zylinder umspülen, allerdings geht es dann auch nicht ohne größere Kühler. Und die größeren Kühler wieder vermehren, da sie mitten im Luftstrom hängen, den Luftwiderstand. Das Flugzeug fliegt also trotz der dünneren Luft, die flimmernd über die Dünen der Wüste steigt, langsamer, zumindest aber nicht schneller als daheim.

Wenn die geflügelten Staffeln also wie der Blitz aus heiterem Himmel über den Gegner herabstürzen, wenn sie ihn, flach über die Dünen heranjagend, packen sollen, um dann in Sekundenschnelle wieder in unerreichbare Höhen hinanzuklimmen, dann müssen sie sich mehr noch auf die Kraft des Motors verlassen als beim Angriff auf die Bunker und Stellungen im östlichen Raume.

Aber schon beim Start, wenn die starken Maschinen Kette auf Kette über den Platz

Das breite Filtermaul vor dem Luftschacht des Motors fängt den herantreibenden Sand. Er prallt gegen ein Gitter schräg gestellter Metallstreifen, gleitet an ihm herab und wird wieder in den Fahrtwind hinausgewirbelt — Aufn. Dr. Guglielmetti

legen, wirbeln und strudeln die Sandwolken wie ein dicker Rauch hinter ihnen auf und verhüllen die Zelte und Hallen. Ein Flugzeug jagt im Sandqualm des andern über das Feld. Mit der Luft aber schluckt der Motor zugleich den Sand in die Zylinder. Sand schleicht sich in die feinen Spiele zwischen Kolben und Zylinder, er frißt sich in die Lager ein, schleift und schmirgelt das blanke Metall, so daß die Wellen zu schlagen und zu stoßen beginnen und der Motor frühzeitig zu Bruch geht. Ganze fünfundzwanzig Betriebsstunden hielt ein Motor aus, als zum erstenmal europäische Flugzeuge — es waren die Maschinen des italienischen Achsenpartners — im Kampfauftrag über Afrika flogen. Der Sand zerfraß sie förmlich. Heute arbeiten sie so ausdauernd und zuverlässig wie in Europa. Die Luft muß Filter durchlaufen, in denen der Sand ausgeschleudert wird oder abprallt und gesammelt wird, so daß die reine Luft durch die Ventile in die Zylinder bläst. So hat auch der Sandsturm, der seine düstren Mauern immer wieder unverhofft vor dem jagenden Flugzeug aufrichten kann, durch diese Filter viel von seinen Schrecken verloren. Mag der Sand gegen die Wände trommeln, mag er in dicker Kruste, von dem mit atmosphärischer Elektrizität geladenen Flugzeug angezogen, an den Plexiglasscheiben der Kabine hängen bleiben, dem Motor wird er kaum noch gefährlich, denn nicht allein die Ansaugluft wird gefiltert, auch alle anderen ins Freie hinaustretenden Teile, die Wellen und Anschlüsse sind mit Gummi- oder anderen Dichtungen hermetisch abgeschlossen.

Heute ist es der Sand, morgen ist es die Feuchtigkeit, die dem Flugzeug Feindschaft ansagt. Die Tropen kennen kein Maß. Alles stürzt in wilder, üppiger Fülle über den Menschen und sein Werk her. Der Regen trommelt in stundenlangen Wolkenbrüchen hernieder. Er dringt durch alle Fugen und Ritzen in die Kabinen ein, er findet den Weg in die entlegensten Kabelkanäle. In seinem Gefolge zieht der Rost, „die Korrosion", einher. Was die Korrosion nicht zerfrißt, das zernagen die Insekten. Es gibt Insekten, die selbst Stahl zerknabbern. So müssen Werkstoffe gefunden werden, die stärker sind als das Ungeziefer und stärker als die Unbilden der Witterung. Holz und Stoffflugzeuge? Sie können sich vielleicht als leichte Reiseflugzeuge behaupten, die sorgsam gehütet nach jedem Start im sicheren Schuppen unterkommen. Doch der Krieg in Afrika verlangt Flugzeuge aus Metall, die es ertragen können, am Tage bei 45° Hitze in der Sonnenglut zu stehen, nachts aber bis auf —5° C abzukühlen, die heute in der Glut der Wüste ausdörren und morgen die tropischen Regengüsse an sich herablaufen lassen.

Freilich ist damit noch nicht alles gewonnen, denn Spiegeleier könnte man nicht nur — wie es die Wochenschau gelegentlich zeigte — auf den Stahlplatten eines Panzers in der libyschen Wüste, sondern ebensogut auch auf dem Flügel oder Rumpf eines Metallflugzeugs braten, der ohne weiteres in der tropischen Sonne Temperaturen von 80° und mehr annehmen kann. Das kann sehr gefährlich werden. Nicht allein, weil sich dabei das Benzin leicht entzünden könnte, sondern weil auch das ganze Flügelgerüst sich verzieht, denn das Metall dehnt sich erheblich. Auch hier muß der Konstrukteur sehr sorgfältig vorgebaut haben.

Kleinigkeiten scheinen es zu sein, wenn der Monteur in Afrika auch ganz neue Schmierverfahren lernen muß. Denn die dicken, geschmeidigen Fette, mit denen die Lager und Gelenke in der Heimat geschmiert werden, zerlaufen in der afrikanischen Hitze und fließen aus. Das sind dann keine Kleinigkeiten mehr, denn ein einziger hemmender Steuerhebel kann die Katastrophe herbeiführen. Auch hier muß der Konstrukteur ganz neue und ungewöhnliche Sicherungen vorsehen. Und die Reifen! Wurden sie beim Start im Morgengrauen prall aufgepumpt — mit Vorliebe wird am kühlen Morgen oder Abend, wenn die Luft tragfähiger ist, gestartet —, dann würden sie über Mittag platzen, denn die Luft in ihnen dehnt sich aus. Das wäre ein etwas verfrühtes Lebensende, doppelt beklagenswert, weil der Reifen schon unter der Einwirkung der Hitze, des Sandes und der Dornen schnell genug den Weg aller Reifen geht. Buna, der deutsche Gummi, scheint hier stärker zu sein als das Erzeugnis der Natur.

Noch manche Einzelheiten, die Durchlüftung der Kabinen, die Sicherung der Instrumente, der Schutz der elektrischen Geräte, mußten von der deutschen Flugtechnik durchdacht und erfolgreich gestaltet werden, ehe die Flugzeuge, die der Welt die Bedeutung einer starken Luftmacht klargemacht haben, auch in Afrika in unermüdlichem Dienste fürs Vaterland tagaus tagein fliegen und eine Front unterstützen konnten, die so tapfer steht wie nur je eine Mauer aus deutschen Soldaten.



Sandsturm und Gluthitze, die Schreckgespenster des Wüstenfliegers, wurden von deutschen Ingenieuren bezwungen. In stundenlangen Flügen dröhnen die Motoren deutscher Sturzkampfflugzeuge über der weg- und steglosen Weite, in der alles Leben unter dem Atemhauch der Sandstürme und unter der sengenden Hitze, die eine senkrecht stehende Sonne ausstrahlt, verdorrt ist. Im Kampfe mit den Mächten der afrikanischen Natur blieb die deutsche Technik Sieger

Aufn. Presse-Hoffmann (1), Scherl-Bilderdienst (1)

EINES MANNES TUGEND ERPROBT ALLEIN DIE STUNDE DER GEFAHR

SCHILLER



Oberleutnant OSTERMANN



Leutnant GRAF

Im Ansehen ihres immer bewährten Heldentums verlieh der Führer den erfolgreichen Jagdfliegern Oberleutnant Ostermann, anläßlich seines 101. Luftsieges, als zehntem und Leutnant Graf, anläßlich seines 104. Luftsieges, als elftem Offizier der deutschen Wehrmacht

DAS EICHENLAUB MIT SCHWERTERN ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

Wie sie das RITTERKREUZ erwarben



Oberst MORZIK



Major POETTER



Hauptmann CHRISTL

Oberst Morzik, Kommodore und Lufttransportführer, hat seit Beginn des Krieges mit seinem Geschwader Nachschubflüge und Truppentransporte an allen Fronten erfolgreich durchgeführt. Seine überragende Führung zeigte sich darin, daß er stets persönlich den Einsatz seiner Gruppen leitete und an Ort und Stelle, sei es in Afrika, Italien, Griechenland oder im Winterkrieg gegen die Sowjetunion, Richtlinien und Weisungen gab, die zum Gelingen des Gesamtunternehmens wesentlich beitrugen. — Major Poetter, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, hat sich im Kampf gegen Frankreich, England und die Sowjetunion durch Tatkraft, persönlichen Einsatz und umsichtige Führung hervorragend bewährt. — Hauptmann Christl, Gruppenkommandeur in einem Zerstörergeschwader, hat in zahlreichen kühnen Schlachtflügen in Nordafrika sieben Panzer, 40 Lastkraftwagen und 10 Tankwagen zerstört sowie drei feindliche Flugzeuge abgeschossen. — Hauptmann Otte, Flugzeugführer in einem Stukageschwader, hat durch seinen unermüdlichen Einsatz in den Winterabwehrkämpfen den schwer ringenden Erdtruppen jede nur mögliche Hilfe gebracht. — Oberleutnant Schweiger, Batteriechef in einem Flakregiment, hat sich in den schweren Panzerkämpfen in Nordafrika durch besonders tapferen Einsatz ausgezeichnet und mit seiner Batterie 43 feindliche Panzer vernichtet. — Oberleutnant Horst Krüger hat als Beobachter in einer Aufklärungsstaffel bei kühn durchgeführten Tag- und Nachteinsätzen hervorragende Leistungen vollbracht und vor allem in der Nachtaufklärung bahnbrechende Erfolge erzielt.

Aufnahmen Kriegsberichter Hug, Reimers, Schneider (Sch 3), Scherl-OKW (4), Scherl-Bilderdienst (1)



Hauptmann OTTE



Oberleutnant SCHWEIGER



Oberleutnant Horst KRÜGER

Luftkrieg 68. Brei

Deutsche Ka

über dem Eisme

„. . . . Wir sind hier oben an der Eismeerfront die fliegende Artillerie Dietls . . . ."



Unvergessen bleiben die spannenden Minuten weit draußen überm Eismeer, als unser fliegerisches Schicksal der Entscheidung entgegenging. Wir hatten im Sturz ein mittleres Handelsschiff versenkt . . . da traf das feindliche Flakgeschoß. Pulverrauch füllte die Kanzel, wir trudelten nach unten und die sowjetischen Zerstörer verdoppelten ihr Feuer, wir schienen ihnen eine sichere Beute zu sein. Leutnant O. aber meisterte die Lage, fing unseren weidwund geschossenen Vogel ab, brachte ihn in eine normale Fluglage . . . und beim Abflug beobachteten wir das rasch sinkende Schiff mit Nachschub für die Sowjets!

PK-Zeichnungen:
Kriegsberichter Ellgaard

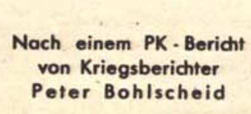
auf dem
tengrad

pfflugzeuge
und Murmansk

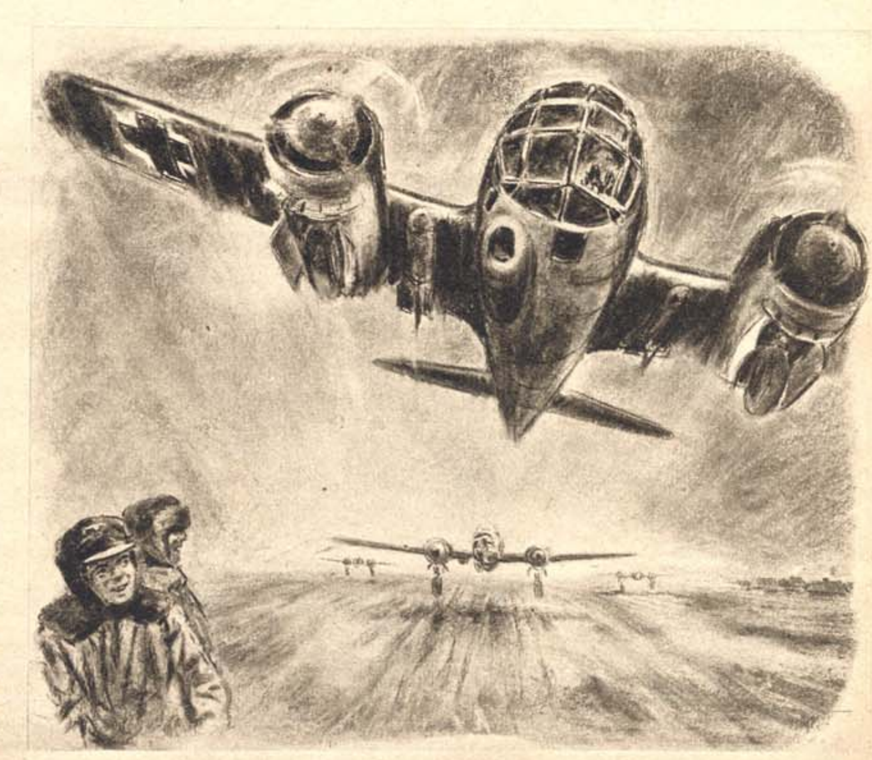
Wir erinnern uns heute des so erfolgreichen „Tages unserer Horizontal- und Sturzkampfgruppe, jener feuerspeienden Stunden, als vor der Kolabucht, am Nördlichen Eismeer, der amerikanisch-englisch-sowjetische Geleitzug zersprengt wurde: ein sowjetischer Zerstörer ging in Flammen gehüllt unter, ein anderer erhielt Volltreffer, und vor unseren Augen sank der durch deutsche U-Boote lahmgeschossene amerikanische 6000-BRT-Transporter mit dem Heck in die Tiefe

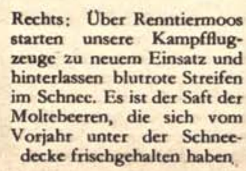
Unten: Immer wieder gehört auch die Murman-Bahn zu unseren Zielen. Tod und Verderben werfen wir auf die für die Sowjets so wichtige Bahnlinie, Gleise und Züge zerschlagen unsere Bomben





Nach einem PK-Bericht von Kriegsberichter Peter Bohlscheid





Rechts: Über Renntiermoos starten unsere Kampfflugzeuge zu neuem Einsatz und hinterlassen blutrote Streifen im Schnee. Es ist der Saft der Moltebeeren, die sich vom Vorjahr unter der Schneedecke frischgehalten haben

BRÜCKENKOPF SÜDAFRIKA

Zwischen Atlantik und Indischem Ozean / Von Wolf Schmalfuss

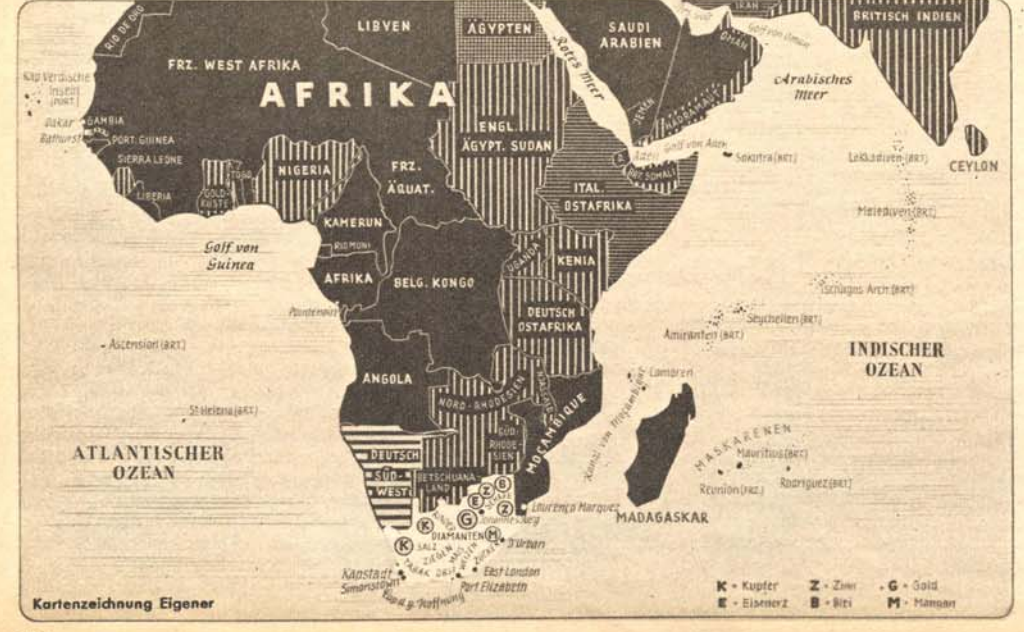
„Die Zeit ist gekommen, um dem hohlen, lächerlichen Geschrei über die heilige Unantastbarkeit des sogenannten demokratischen Regierungssystems ein Ende zu machen. Während eine Revolution von weltweiten Ausmaßen mit dem Ziele einer neuen Ordnung vor sich geht und die Völker Europas ihre Tapfersten und Besten hingeben, um Christentum und Menschheit zu retten, wird das Volk der Südafrikanischen Union verpflichtet, seine Söhne für deren verbissenste Feinde zu opfern"...

(Aus einem „Offenen Brief" des Burenführers General Hertzog im „Vaderland" vom 24. 2. 42)

Der „reizende Krieg", von dem die Lords in London noch am 3. September 1939 im Schatten der für unüberwindlich gehaltenen Maginot-Linie und in der Illusion der durch die britische Flottenmacht abermals zu inszenierenden Aushungerungsblockade träumten, hat nach dem wiederholten zynischen Eingeständnis Churchills statt dessen als wahre Attribute „Blut, Tränen und Schweiß" und eine tödliche Krisis des britischen Weltreichs gebracht. In allen Erdteilen befinden sich die Engländer auf dem Rückzug. Und fast zur gleichen Zeit, da der indische Freiheitskämpfer Subhas Chandra Bose die von England betrogenen und unterjochten Massen seines Volkes zur Abschüttelung der Sklavenketten aufrief, meldete sich der greise „Vater der Buren" und frühere Ministerpräsident der Südafrikanischen Union, General Hertzog, mit einer Kampfansage an die Verräter seines Landes wieder zum Wort. Diese Duplizität hat den Blick der Weltöffentlichkeit auch auf die Südafrikanische Union gelenkt.

Dieses jüngste Dominion (1910 wurden die vordem selbständigen Gebiete der Kapkolonie, Natals, des Oranje-Freistaates und Transvaals zur „Union of South Africa" zusammengeschlossen), das 1921 zwar mit Irland zusammen den Dominionstatus erhielt, hat es infolge der „Krebsseuche der Volkszersplitterung" und wegen der englandhörigen Politik des Burenverräters General Smuts und seiner einflußreichen Kreise jedoch nicht vermocht, sich wie Irland eine eigene souveräne Stellung im Empireverband zu schaffen oder sich gar, wie Irland, aus ihm zu lösen und im jetzigen Weltkriege die von der Mehrheit des Burenvolkes gewünschte Neutralität durchzusetzen. So müssen die Südafrikaner wieder für Englands Interessen bluten und bezahlen. Ein Blick auf den Globus erklärt ohne weiteres, daß der geographischen Lage der Südafrikanischen Union (S. A. U.) eine große strategische Bedeutung zukommt. Da Südafrika den Atlantischen vom Indischen Ozean trennt, so befestigte der Besitz des Unionslandes die Herrschaft Großbritanniens über die indischen Gewässer.

Als Sicherung des Weges vom Mutterland nach Indien und Australien dürfte auch Südafrika jetzt in verstärktem Umfange die nervöse Britenfaust zu spüren bekommen. Schon seit den Erfahrungen des Abessinienkrieges hatten die Engländer mit dem militärischen Ausbau der Linie Bathurst—Freetown (beide an der nordwestafrikanischen Küste) — Kapstadt begonnen, die seit der Eröffnung des Suezkanals ihre frühere Bedeutung verloren hatte. Als Anlaufhafen für die Strecke Kapstadt—London sind hier moderne Flottenbasen entstanden, da auch das bei Kapstadt gelegene Simonstown inzwischen zu einem vollwertigen Kriegsschiffhafen ausgebaut worden ist. Port Elizabeth und Durban, etwa auf der Hälfte des Seeweges von Großbritannien nach Indien und Australien gelegen, wurden ebenfalls befestigt und erhielten Werkstätten für Schiffsreparaturen sowie vergrößerte Bunker- und Tankanlagen. Die Küstenverteidigung der S. A. U. wird fieberhaft verstärkt. Nach der Gefährdung des Mittelmeeres für England hat die sicherere Schiffahrtsstraße um das Kap der Guten Hoffnung an Frequenz gewonnen, obwohl sie viel länger ist und dadurch Tonnage frißt: Bombay—London über Port Said (Suezkanal) 11 600 km, über Kapstadt jedoch 20 200 km, London—Sydney auf der Suezroute 21 500, über Kapstadt 23 200 km, London—Singapur via Suez 15 300, über Kapstadt 22 600 km. Die von der anglo-amerikanischen Kriegspropaganda neuerdings so gerühmte „Transafrikaroute" von Pointe Noire (Hafenplatz im Süden des von den Gaullisten kontrollierten Französisch-Äquatorialafrikas) quer durch den Sudan bis Port Sudan am Roten Meer dürfte als Nachschubstraße weniger geeignet sein, denn eher als Fluchtweg für die britischen Rückzugsgenerale, wenn nämlich Indien aufgegeben werden muß und die Fronten im Mittleren Osten zusammenbrechen, damit also auch der Seeweg um das Kap gefährdet ist. Die Beförderung von Kriegsmaterial läßt sich auf dieser Transafrikaroute entweder nur durch Lastkraftwagen oder durch mehrfaches Umladen auf Bahnen, Flüssen und Verbindungsstraßen, d. h. also unter großer Verschwendung von Menschen und Verkehrsmitteln, durchführen. Die Ladung eines Frachters von nur 5000 BRT erfordert zum Beispiel den Einsatz von 2000 Lastkraftwagen und rund 30 Tage Fahrtdauer von Pointe Noire bis zum Roten Meer, bei fehlender Nutzladung auf dem Rückweg.



Kartenzeichnung Eigener

Es wird mittelbar daraus schon deutlich, daß das südafrikanische Dominion auch als Pfeiler der von dem typisch britischen Imperialisten Cecil Rhodes propagierten „Kap—Kairo-Linie" an Tragfähigkeit verloren hat. Wichtigste Voraussetzung für eine derartige afrikanische Achsenstellung Englands wäre die unbestrittene Herrschaft im Mittelmeer sowie über Ägypten und die Gebiete des Mittleren Ostens. Ferner wurde durch die Erwerbung des zwischen Kenia-Uganda und dem anglo-ägyptischen Sudan liegenden Abessiniens durch Italien ein trennender Keil getrieben, so daß die kürzeste Entfernung zwischen Belgisch-Kongo und Äthiopien nur rund 500 Kilometer beträgt. Es ist dabei grundsätzlich gleichgültig, daß Abessinien aus strategischen Gründen im Verlauf des gegenwärtigen Krieges von Italien geräumt werden mußte. Der schwächste Punkt der „Kap-Kairo-Linie" ist aber die Südafrikanische Union selbst! Hier leben auf einem ungefähr doppelt so großen Raum wie Großdeutschland rund 10 Millionen Menschen (5,6 Menschen pro 1 qkm), und davon sind nur 2 Millionen Weiße, die sich zu 57 Prozent auf Buren und nur zu 34 Prozent auf Engländer sowie 4,3 Prozent Juden (starke jüdische Einwanderung seit 1933!) verteilen. Dieser weißen Minorität stehen also 8 Millionen Farbige (allein $6\frac{1}{2}$ Millionen Bantuneger) gegenüber, darunter rund eine Viertelmillion Inder (Abkömmlinge von Kontraktarbeitern, die von den Zuckerpflanzern in Natal in der Zeit von 1860 bis 1911 für billigen Lohn aus dem überreichen Menschenreservoir Indiens angeworben werden durften). — Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß Mahatma Gandhi, der sich nach dem Burenkrieg als Rechtsanwalt in Johannesburg niedergelassen hatte, als Führer des südafrikanischen Indertums jene Strategie des passiven Widerstandes gegen die britischen Unterdrücker entwickelte, die er dann nach dem Weltkrieg 1914/18 in seiner Heimat Indien selbst mit schwankendem Erfolg zur Anwendung brachte.

Die Farbigen in der S.A.U. nutzen nun die jetzige Kriegslage aus, um immer neue Forderungen auf Gleichstellung mit der weißen Rasse demonstrativ vorzubringen. Und das bodenverwurzelte, biologisch starke Bauernvolk der Buren, gegen deren wiederholte Proteste die Union in den Krieg gegen die Achsenmächte gestürzt worden ist, macht es vor allem dem Diktator und „Feldmarschall" von Londons Gnaden, Smuts, nicht leicht, den Wünschen seiner kriegshetzerischen Auftraggeber nachzukommen. Und dies um so weniger, als sich die Hoffnungen der englandhörigen Kreise mit Smuts an der Spitze auf territorialen Gewinn als Dank für die Kriegsteilnahme bisher nicht verwirklichten. Denn das Dominion der Südafrikanischen Union ist von einer Kontrollkette reichsunmittelbarer Besitzungen Englands umgeben: Nord- und Südrhodesien, Nyassaland, der Walfischbai und den Kolonien Betschuanaland, Swasiland und Basutoland. Die drei letzten Gebiete sind übrigens der S.A.U. bereits längst von London zugesagt worden, wie man auch in Pretoria, der Hauptstadt Transvaals und Sitz der Unionsregierung (das Parlament tagt in Kapstadt), das Mandat Deutsch-Südwestafrika als fünftes Staatsgebiet gern vollends in die Union eingliedern möchte. Der Traum einer Südafrikanischen Union bis hinauf zum 10. Breitengrad ist natürlich so verlockend, daß er bei Kriegsbeginn auch so manchen Buren geblendet und zum Mitläufer Smuts' gemacht hatte. Die fortgesetzten Niederlagen Englands aber und vor allem die südafrikanischen Blutverluste in Abessinien und in der Cyrenaika haben die Opposition gegen den Londonkurs wieder so gestärkt, daß Smuts die imperialistischen Gelüste seiner Landsleute auf das portugiesische Mozambique, insbesondere auf den Hafen Lourenco Marques am Indischen Ozean ablenken möchte. Ein solcher „Raid" wäre zwar für Südafrika gefahrlos und ein billiger Sieg für General Smuts, doch könnte ein solches Abenteuer im Hinblick auf die unausbleibliche Reaktion Portugals sehr unangenehme Folgen für London und Washington haben.



Die Zeit ist kostbar: Um die Flugzeuge nach der Landung möglichst schnell wieder startklar zu machen, wird an allen Teilen gleichzeitig gearbeitet. Das Flugzeug wird getankt und beladen, während die Warte Motoren und Waffen prüfen



Der nächste Einsatz wird vom Staffelkapitän mit den Besatzungen bis ins kleinste durchgesprochen

Wieder Grosseinsatz!

Auf einem Absprunghafen im Osten

Nach dem OKW-Bericht, der die Siegesmeldung von Kertsch brachte, haben starke Luftwaffenverbände unter Führung der Generalobersten Löhr und Frhr. v. Richthofen an dem gewaltigen Erfolg hervorragenden Anteil gehabt. Wir bringen aus diesen Tagen des Großeinsatzes Aufnahmen von einem Absprunghafen deutscher Sturzkampfflugzeuge. Sie geben die erregende Atmosphäre wieder, die an Großkampftagen auf einem Fliegerhorst herrscht, wenn von Fliegern und Bodenpersonal um jede Minute gegeizt wird — für den Einsatz und für die ebenso notwendige kurze Ruhe



Während die Kampfmaschinen wieder gegen den Feind fliegen, gibt es für das Bodenpersonal ein paar ruhige Minuten



PK-Aufn. Kriegsberichter Schubert (Sch 1), PK Bren (Sch 4)



Eine frohe Überraschung nach hartem Einsatz bringt die Ankunft der Feldpost. — Links: In „rollenden Einsätzen" schafft das Bodenpersonal Bomben und Benzin zu den Kampfflugzeugen, damit die Beladung nach jeder Landung ohne Stockung erfolgen kann

So hatte Churchill schon vor mehreren Monaten — anscheinend auf Roosevelts Rat — beschlossen, die in rd. 400 km Entfernung vor der südostafrikanischen Küste liegende Insel Madagaskar durch einen feigen Überfall den Franzosen zu entreißen. Das Signal zum Start dieser völkerrechtswidrigen Aktion bildete der Kurswechsel in Vichy durch die Wiederbetrauung Lavals. Dieses Ereignis löste in London und Washington wegen des Zeitpunktes und der politischen Umstände tiefe Beunruhigung aus. So wurde der ehrgeizige Smuts veranlaßt, die diplomatischen Beziehungen zwischen Pretoria und Vichy abzubrechen, zumal Madagaskar als viertgrößte Insel der Erde nicht nur wirtschaftlich, sondern auch strategisch ein wertvoller Gebietszuwachs für den südafrikanischen Imperialismus gewesen wäre. Aber Smuts denkt, und das Churchill-Roosevelt-Konsortium lenkt: Im Morgengrauen des 4. Mai stürzte sich ein weit überlegener britischer Verband von kombinierten Land-, See- und Luftstreitkräften nach einem vom französischen Befehlshaber abgelehnten Übergabeultimatum auf den einzigen bedeutsamen militärischen Hafen und Stützpunkt Diego Suarez im Norden Madagaskars. Washington sekundierte London bei diesem neuen feigen Anschlag gegen den wehrlosen früheren französischen Bundesgenossen unter der fadenscheinigen Begründung, nur japanische Landungsabsichten dadurch vereiteln zu wollen, obwohl die Japaner bestimmt mehr an Ceylon als an der Vanilleinsel Madagaskar interessiert sein dürften und man vor drei Monaten, als Churchill bereits diese risikolose Propagandaoffensive vorbereitete, in Tokio sicher viel bessere Pläne geschmiedet hat. Der Sender New York hat dem geprellten Herrn Smuts ausdrücklich sogar bescheinigt, England wolle sicher gehen und sei „der Südafrikanischen Union (!) zuvorgekommen".

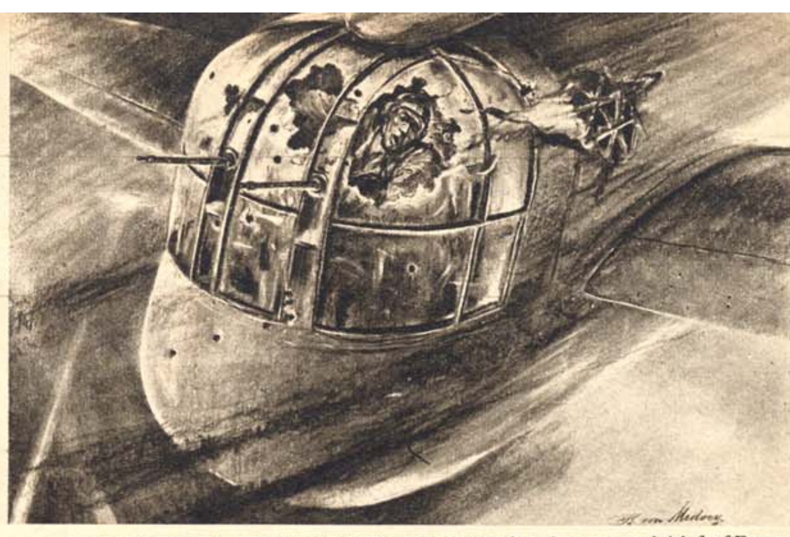
Gleichgültig ist, wer wen betrogen hat, das ist bei der anglo-amerikanischen Kriegführung ja überhaupt eine beliebte Spielregel. Strategisch betrachtet, kann auch die Besetzung Madagaskars die verlorenen Positionen der Yankees und Briten im indo-pazifischen Raum nicht mehr wettmachen, sondern höchstens als Deckung ihres Fluchtweges dienen. Der Verlust von Dockgelegenheiten in Singapur und in den vormals niederländisch-indischen Besitzungen sowie die praktisch durch die Achsenluftwaffe ausgeschalteten bzw. überfüllten Docks in Alexandria, auf Malta und Gibraltar haben den Wert des im südafrikanischen Stützpunkt Durban vorhandenen großen Trockendocks (ein Schwimmdock ist dort geplant) erheblich erhöht. Ferner verfügt auch Diego Suarez auf der Südafrika als Riegel im westlichen Indischen Ozean vorgelagerten Insel Madagaskar über geeignete Dockanlagen, so daß dadurch — im Lichte dieser wehrgeographischen Tatsachen besehen — der brutale Raub französischen Kolonialbesitzes seinen realen Hintergrund erhält. Die Aktion als solche ist niemals kriegsentscheidend, wohl aber können es die politischen Auswirkungen sein! Sicher ist jedenfalls: Aus der Südafrikanischen Union lassen sich keineswegs unbegrenzt Truppen für die anglo-amerikanischen Fronten herausziehen, da dieser Brückenkopf zwischen Atlantik und Indischem Ozean nur auf Bajonetten ausbalanciert werden kann, wenn er britisch bleiben soll.

Unser Jagdrevier – die Nacht

II

Erlebnisse beim Abwehrkampf gegen britische Bomber

Von Kriegsberichter Jochen Grossmann



„. . . immer wieder schoß ich, wenn ich in richtiger Position lag. Insgesamt gab ich fünf Feuerstöße ab, mit dem zweiten war der Heckschütze erledigt. Ich bekam kein Feuer mehr . . ."

Zeichnungen H. v. Medvey

„Nachdem das feindliche Flugzeug erfaßt war, flog ich aus guter Position an. Das Flugzeug wurde von den Scheinwerfern verloren. Aber ich konnte es noch im Dunkeln als ein Flugzeug vom Typ Handley Page „Hampden" erkennen. Es war eine sehr helle Mondnacht. Der Gegner flog sofort starke Abwehrbewegungen. Ebenso wie er war auch ich schon auf auf weitere Entfernung gut zu sehen. Bei einer Annäherung auf etwa zweihundert Meter eröffnete er aus sämtlichen Waffen das Feuer auf mich. Das sehr wendige Flugzeug flog dabei regelrechte Steilkurven, um mich abzuschütteln. Ich flog seine Abwehrbewegungen mit und gab mehrere Feuerstöße auf ihn ab. Er wollte nicht herunterfallen, es war ein zäher und schneidiger Bursche. Er brachte mir Treffer bei, aber zuletzt konnte ich ihm doch noch den Fangschuß geben. Er explodierte in der Luft, platzte richtig auseinander und stürzte in brennenden Fackeln ab. Ich konnte gerade noch hart nach links wegziehen, um nicht von den herumwirbelnden, brennenden Teilen getroffen zu werden.

Mit einem ihrer letzten Feuerstöße hatte die „Hampden" aber auch mich erwischt. Die Kühlstoffleitung des einen Motors war getroffen worden. Der sofort herausströmende Wasserdampf nahm mir die Sicht über die Instrumente am Motor. Weil sein Lauf auch gleich danach unregelmäßig wurde, stellte ich den Motor lieber rechtzeitig ab. Mit dem einen noch laufenden Motor mußte ich natürlich schleunigst den Heimflug antreten. In diesem Augenblick erfaßten die Scheinwerfer in meiner Nähe ein feindliches Flugzeug. Es flog ungefähr in meiner Höhe, und weil ich ihm den Weg abschneiden konnte, setzte ich trotz des Motorausfalles zum Angriff an. Ich erkannte den Gegner als eine Vickers „Wellington". Die Scheinwerfer hatten ihn verloren, ich verfolgte ihn im Dunkeln weiter. Er sah mich auf größere Entfernung und begann sofort auf mich zu schießen. Dabei drückte er in Höchstfahrt weg und fing eine wilde Kurbelei an. Ich versuchte immer wieder in günstige Schußposition zu kommen. Übrigens möchte ich wissen, was sich wohl der feindliche Heckschütze gedacht haben wird, als er bei mir einen Propeller stehen sah. Ich riskierte alles. Noch keiner ist meines Wissens über einen stehenden Motor gekurvt. Aber ich mußte mich seinen Fluglagen so schnell wie möglich anpassen, und es ging nur mit einem Entweder-Oder! Ich ließ nicht locker und verlor den wild kurvenden Gegner in keiner Minute. Ich versuchte, ihn in den Kurven abzuschneiden, und das gelang mir auch. Manchmal war ich so nahe an ihm, daß ich im Mondlicht genau die Ringe seiner Kokarden und seine Kennziffern ausmachen konnte.

Immer wieder schoß ich, wenn ich in richtiger Position lag. Insgesamt gab ich fünf Feuerstöße auf ihn ab, mit dem zweiten war der Heckschütze erledigt. Ich bekam kein Feuer mehr. Und endlich zeigte der linke Motor eine starke Rauchfahne. Er brannte aber nicht. Wir kurbelten weiter. In diesem Augenblick erschien mir meine eigene Fluglage merkwürdig. Ich nahm mein Flugzeug sofort aus den Kurvenbewegungen heraus und erkannte dabei, daß ich in dem Bestreben, mich den Fluglagen des Gegners genau anzupassen, fast ins Trudeln gekommen wäre. Denn der Engländer stürzte ja schon! Ich hatte ihn tatsächlich erwischt. Er stürzte trudelnd aus zweitausend Meter Höhe ab und schlug eine Minute später mit mächtigen Stichflammen auf."

„. . . die Wellington brennt gleich im Rumpfinneren. Beim dritten Feuerstoß fängt der linke Motor zu rauchen an. Der Engländer hat damit genug. Stücke aus der Tragfläche fliegen funkensprühend weg, das Fahrwerk fällt heraus. Das Flugzeug stürzt steil über die brennende Tragfläche weg . . ."

Aus dem Lautsprecher neben dem Startwagen klingt eine muntere Tanzweise, dessen Rhythmus man sich nicht verschließen kann. Wir treten auf der Stelle, im Takt, und finden, daß die Nacht kühler geworden ist, als der Abend vermuten ließ. Im Startwagen ist es angenehmer, aber dort hält es uns nicht mehr, seit wir wissen, daß sich der Engländer im Anflug befindet. Unsere Jäger sind schon vor zwanzig Minuten gestartet und warten auf den Feind. Die Nacht ist klar, ein Wolkenfeld, das die Sterne schluckt, zieht aufgerissen vorüber. Während der Unteroffizier im Startwagen eine neue Platte auflegt, deren warme Geigenklänge sich über dem undurchdringlichen Feld in die tiefe Dunkelheit verlieren, müssen wir über manche Stunde vergangener Nächte sprechen.

Wie war es doch damals, als wir starteten und der Engländer in unseren Betrieb herein seine Bomben warf? Bestimmt, da lagen wir flach auf der Nase und hörten sie pfeifen, die Bombe. Sie schlug ein, nicht weit entfernt, und der Dreck flog uns um die Ohren. Und trotz ihrer Nähe nahmen wir sie nicht allzu ernst. Sie grub einen ganz netten Krater, und ihre Splitter hatten Unterarmlänge. Wir hoben sie auf und räumten ihnen für drei Tage einen Platz der Erinnerung ein. Dann verschenkten wir sie. Das „ganz nette" Loch im Rasen konnte uns nicht allzu sehr imponieren, und das Starten und Landen ging ohne Störung weiter. Am nächsten Abend hatten die Arbeiter es schon zugeschüttet.

Plötzlich sind die Scheinwerfer wie von Federkraft emporgeschnellt aufgesprungen und züngeln mit kalten Spitzen über den Nachthimmel. Als ob ein wirbelnder Windstoß durch schweres Schilf fährt, so wogen die geraden, steifen Lichtbahnen durcheinander, auf und nieder. Es ist kein willkürliches Suchen, man erkennt die Methode, mit der sie sich auf einen Punkt zu sammeln versuchen. Dort kommt der erste Engländer in dieser Nacht, der es unternehmen will, den Nachtjäger zu entkommen. Ein Spalier, eine Sperre der Lichtstangen empfängt ihn, in dessen Streben er wagemutig hereinfliegt, um sich in ihnen zu verfangen. Die Gespräche sind verstummt, denn die Jagd hat begonnen. Ich greife zum Nachtglas und fasse den Mittelpunkt des Strahlenkreuzes der suchenden Scheinwerfer.

Bevor noch das Auge es völlig aufnehmen kann, erhebt sich bei den Männern vom Bodenpersonal, die weit und nah bei ihren Flugzeugen stehen, ein wildes Geschrei: der Gegner ist vom ersten Licht angefaßt worden! Sämtliche Leuchten fallen im wilden Schwenken über ihn her. Nun fliegt er im Gipfelpunkt eines Kegels. Wir warten auf den Angriff eines der Kameraden, die vor geraumer Zeit zu dem Empfang des Gegners starteten. Jetzt wird er bereits in der holenden Kurve liegen, der Nachtjäger, er wird auf ihn herabstoßen, er wird sich hinter ihn setzen — so wie ich es sah und erlebte. Der Gedanke bricht ab, als auf den hellen Punkt, in dem der Engländer fliegt, fünf, acht Lichtspritzer zufahren. „Er hat ihn!" ruft jemand im Hintergrund über das begeisterte Rufen der anderen hinweg. Und er hat ihn wirklich. Der Scheinwerferkegel sinkt tief und tiefer, so tief wie der Engländer im Drücken versucht, aus ihm herauszukommen. Ein zweites Mal fahren kleine Leuchtspuren, die wie ein harmloses Feuerwerk aussehen, in gerader Linie auf ihn.

Die Scheinwerfer verlöschen bis auf drei oder vier, die sich im aufblühenden Feuerschein des Todes treffen. Der englische Bomber, den schon die Erde im letzten Sturz begehrt, fängt an, in verzehrender Lichtfülle zu brennen. Gleich muß — und da geschieht es schon wie jedesmal: Vor uns birst der fallende, glühende Tropfen in einen gleißenden Fleck, der ausläuft und zu Boden wischt. Jenseits des Horizontes läßt der Aufschlag des Flugzeuges den Himmel in weiter Kuppel aufflammen. Der Sprit für die heißen Motoren, die Bomben, sorgfältig geladen, die Munition, gut gegurtet gegen die Nachtjäger, die Tragflächen, das Leitwerk, der Rumpf, das Flugzeug — die ganze schwere Last zerfetzte in die Trümmer der Explosionen, die sich an sich selbst entfesselten, und die am Ende in den schreienden Flammen des Aufschlagbrandes erstickten — es ist immer das gleiche Bild.

Zehn Minuten später wissen wir, daß es der dreizehnte Nachtjägersieg des neunzehnjährigen Leutnants M. war. Leutnant M. hat sich auf seinem letzten Urlaub, vor einer Woche ist er zurückgekehrt, verlobt. Er zeigte mir ein Bild seiner Braut und erzählte mir ein wenig von ihr. Ich weiß, wie sehr sie auf seine Rückkehr wartet. Ob die in der Heimat eigentlich ahnen, was dieser Krieg von den kaum der Schulbank Entwachsenen an Mannestum, fliegerischem Können und kämpferischem Mut verlangt? Wir tranken eine gute Flasche, und der Leutnant mit dem jungenhaften Lächeln berichtete von seinem letzten Abschuß vor drei Tagen. Gegen die Sterne sieht er plötzlich dreißig bis fünfzig Meter über sich ein Flugzeug im Gegenkurs. Er macht

sofort kehrt, findet das Flugzeug gleich wieder und erkennt es als Gegner. Der englische Bomber befindet sich auf dem Rückflug. Er ist sehr langsam, wahrscheinlich von der Flak angeschossen, und schleppt sich müde nach Hause. Der Jäger setzt sich zum Angriff hinter ihn, aber diese langsame Fahrt kann er nicht mithalten. Er schmiert ab über die Nase, bevor er die Knöpfe der Waffen drücken kann. Beim nächsten Angriff geschieht dasselbe. Der Leutnant fliegt zum drittenmal an. Und jetzt erfaßt er blitzschnell die Lage und weiß, was er zu tun hat! Nur ein ganz einfach r Handgriff — dann kann er die langsame Fahrt des Feindes mithalten. Der Jäger und das Opfer schleichen sich in nordwestlicher Richtung dahin. Es ist eine Vickers „Wellington". Der Jäger zieht ganz dicht heran, zielt genau und ruhig und gibt zwei Feuerstöße ab. Die Wirkung ist sofort zu sehen. Die „Wellington" brennt gleich im Rumpfinneren. Beim ersten Feuerstoß fängt der linke Motor zu rauchen an. Der Engländer hat damit genug. Stücke aus der Tragfläche fliegen funkensprühend weg, das Fahrwerk fällt heraus Das Flugzeug stürzt steil über die brennende Tragfläche weg. Acht Minuten nach dem ersten Sichten des Gegners kann der Bordfunker den Aufschlag notieren.

Das Telephon im Startwagen meldet, daß der Kommandeur eben zum Start gefahren ist. Die Besatzungen stehen zusammen. Vor wenigen Minuten sind Oberleutnant R. und Feldwebel N. gestartet. Wir wünschten ihnen beiden den Abschuß einer Viermotorigen. Die fallen nicht immer so leicht herunter. Vor einigen Nächten hat ein Staffelkapitän, Oberleutnant G., fast eine ganze Stunde auf einer „Halifax" herumhacken müssen, ehe sie fiel. Anfangs im Scheinwerferlicht, später in der Dunkelheit, schoß er den Engländer mehrfach in Brand. Die Brände, zuerst rechte Fläche, dann rechter Innenmotor, dann rechter Tragflächenanschluß, verlöschten immer wieder. Es gelang dem Oberleutnant, die „Halifax" stets wiederzufinden und auf dreißig bis fünfzig Meter heranzukommen. In der 54. Minute des Suchens, Angreifens und Schießens gab er den letzten Feuerstoß auf den Gegner ab.

Der Startbefehl ist immer noch nicht da. Trotzdem machen sich die Besatzungen für die Bereitschaft fertig. Inzwischen haben wir die Meldung von vier Abschüssen unserer schon gestarteten Kameraden erhalten. Oberfeldwebel H. hat zwei Gegner heruntergeholt. Als der Lautsprecher es durchgibt, erheben seine wartenden Warte ein begeistertes Hurragebrüll. Wir brennen noch eine Zigarette an. Ich unterhalte mich mit dem Hauptmann über unsere Pläne nach dem Krieg. Wir haben uns da eine tolle Sache ausgedacht und spinnen die Idee jedesmal um einen neuen Einfall weiter. Gestern hat der Hauptmann mit genau zwei Schuß aus der Kanone — es machte nur bumm — bumm, erzählt er — eine „Wellington" abgeschossen. Zwanzig Minuten später fiel der zweite Gegner nach wieder nur einem Angriff brennend vom Himmel. Wir trennen uns. Die Besatzungen verschwinden in die Nacht und klettern in die Flugzeuge. Der Lautsprecher gibt den fünften, sechsten und siebenten Abschuß bekannt. Das Geschrei der Männer am Boden ist erhebend. Oberleutnant T. gibt durch, daß er zurückkommen muß. Er hat kaum noch Sicht aus seinem Flugzeug, weil er in die Ölfahne des angeschossenen Engländers geriet und seine Scheiben völlig verschmiert sind. Aber er ist heruntergefallen, der Engländer. Das ist der achte in dieser Nacht!

Ein neuer Startbefehl ist da! Sie starten. Auf allen Seiten schlagen die Motore los. Die Jäger rollen an zur Startbahn. Ein winkendes Licht gibt ihnen einem nach dem anderen den Start frei. In weniger als fünf Minuten sind sie alle weg.

Jetzt ist es ganz still geworden auf dem Platz. Der erste, der in dieser Nacht startete, muß gleich landen. Der Mond ist in ganz flacher Bahn, in seinem letzten Viertel, aufgestanden. In zwei Stunden graut der Tag.

Was ist das ?



Flächenwechsel an einem Stuka auf einem afrikanischen Feldflugplatz PK-Aufn. Kriegsberichter Billhardt (PBZ)

„Nix Madagaskar — hier Deutschland!"

PK Dies ist eine wahre Geschichte. Sie spielte sich vor wenigen Tagen ab — irgendwo an der deutschen Nordseeküste. Und die Tommies, die diese „story" irgendwie einmal zu hören bekommen, werden die Köpfe leicht verwundert schütteln und meinen, es wäre eben nur eine „story", vielleicht gut erfunden, aber eben nicht mehr. Der Tommy aber, dem sie passierte, kann später, wenn er aus der deutschen Kriegsgefangenschaft nach Haus geschickt wird, selber darüber berichten . . .

[Nen]nen wir ihn Jonny, den englischen Bordschützen, der zu seinem ersten Feindflug startete. Die „alte Frau Blenheim", das bekannte britische Bombenflugzeug, erhob sich an einem dieser schönen Maiabende schwerfällig, bis zum Rand mit Brennstoff und Bomben beladen, mit brüllenden Motoren vom englischen Flugplatz. Das Ziel hieß: Deutschland. Nicht gegen irgendwelche militärischen Anlagen sollte es gehen, nicht gegen die durch starke Flak geschützten Industriereviere. Es war ein „leichterer" Auftrag — keine besondere Sache, wenn kleinere deutsche Städte, ohne irgendwelchen militärischen Wert und daher verhältnismäßig wenig durch Flak geschützt, mit Brand- und Sprengbomben bedacht werden sollten.

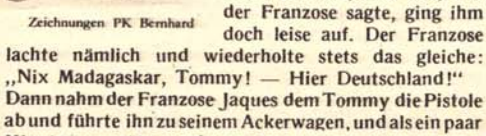
Der britische Bomber flog nach Osten in die Nacht hinein. In großer Höhe verfolgte er stur seinen Kurs. Nun war die deutsche Nordseeküste erreicht. Und plötzlich blitzte es unten auf, in einer Hölle von explodierenden Sprenggranaten versuchte der Bomber seinen Kurs beizubehalten. Da geschah es, daß eine deutsche Flakgranate das Leitwerk des Bombers in Millionen Atome zerriß. Volltreffer! Jonny, der Bordschütze, wußte kaum, wie ihm geschah. Er hörte im Bordtelephon noch den Befehl „Get out!". Dann fiel er ins Bodenlose — den Fallschirmgriff konnte er eben noch erwischen . . .

Es war ein schöner Maienmorgen. Über einen Feldweg trabte ein Bauernwagen. Ein französischer Kriegsgefangener knallte mit der Peitsche. Er pfiff sich ein Lied in den lachenden Maimorgen hinein. Da sah er auf dem Feld seines deutschen Bauern ein rätselhaftes helles riesiges Tuch leuchten. Hier hatte er doch gestern gearbeitet, und da hatte das Tuch jedenfalls nicht gelegen. Er zog die Zügel an, kletterte von seinem Wagen herab, ging hinüber. Zahlreiche Schnüre hatten sich mit dem Tuch in den Zaun der angrenzenden Pferdekoppel verwickelt. Er trat näher, hob das Tuch auf und sah darunter einen schlafenden Mann. Das war ja ein Fallschirm und der dazugehörende Mann ein Flieger. Der Franzose erkannte ein kleines „RAF" auf der Lederweste. Also ein Engländer. Und der Kriegsgefangene Jaques rüttelte den Mann, bis der die Augen aufschlug und sich verwundert über seine ungewöhnliche Bettstelle langsam erhob.

Zeichnungen PK Bernhard

Der Franzose legte dem Engländer die Hand auf die Schulter — er konnte zwar kein Wort Englisch, aber etwas Deutsch hatte er gelernt. Der Engländer verstand zwar kein Wort Deutsch, aber das, was der Franzose sagte, ging ihm doch leise auf. Der Franzose lachte nämlich und wiederholte stets das gleiche: „Nix Madagaskar, Tommy! — Hier Deutschland!"

Dann nahm der Franzose Jaques dem Tommy die Pistole ab und führte ihn zu seinem Ackerwagen, und als ein paar Minuten später der deutsche Bauer herankam, stellte der kriegsgefangene Franzose seinen kriegsgefangenen Engländer vor.



Gleichmütig ging der Brite mit — er war vielleicht gar nicht imstande zu begreifen, daß der Franzose ihm nicht helfen wollte. So wie die Briten es nicht verstehen können, daß das französische Volk von der „Befreiung" Madagaskars nicht entzückt ist..

Die britische Luftwaffe weiß allerdings, daß Madagaskar nicht Deutschland ist. Auch dieser Tommy hat es sogar von einem Franzosen erfahren.

Kriegsberichter Hans Theodor Wagner

Die kleine Adler-Fibel

Schon vor 25 Jahren . . .

Mit der „Gotha G IV" über London

Am 13. Juni 1917 sind es genau 25 Jahre her, daß sich zum ersten Male in der Geschichte der deutschen Luftfahrt deutsche Flugzeuge über London befanden. Es war das „Bombengeschwader", das sich aus Flugzeugen vom Typ „Gotha G IV" zusammensetzte. Diese Maschinen waren mit zwei 260 PS-Mercedes-Motoren ausgerüstet, die zwischen den beiden Tragflächen eingebaut waren. Die Luftschrauben wirkten als Druckpropeller. Der Rumpf war zum erstenmal wasserdicht abgeschlossen, so daß die Flieger bei einem normalen Seegang einige Stunden treiben konnten und ein gewisses Gefühl der Sicherheit hatten. Die Besatzung bestand aus drei Mann. Drei bewegliche MG's bildeten die Bewaffnung. Eines von ihnen hatte durch den ausgehöhlten Rumpfteil gutes Schußfeld nach unten. Diese Einrichtung und wohlüberlegte Art des Feuerns sicherte den „Gothas" die Feuerüberlegenheit gegen die feindlichen Jagdflieger.

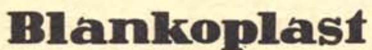
Die Maschine machte in der Stunde 130 km. Ihre beiden Benzintanks, die sich unter den Motoren befanden, faßten 1000 Liter. Die Steigfähigkeit des Flugzeuges war sehr gut, sie kam bis über 5000 m.

Am Morgen des 13. Juni 1917 donnern die Mercedes-Motoren in den Hallen. Ein denkwürdiger Tag ist angebrochen. Zum erstenmal geht es nach England. In einer Höhe von 3000 m wird die Einfahrt von Zeebrügge passiert, Margate und Ramsgate werden sichtbar und dann endlich der nördlichste Teil der Stadt London. In 5000 m Höhe wird sie überflogen. Über den Speicher- und Werftanlagen lösen die Bombenschützen die Hebel der tödlichen Lasten, die Geschosse sausen von den Sicherungsleinen in die Tiefe. Bei jedem Wurf springt das Flugzeug etwas in die Höhe. Die Besatzungsmitglieder müssen sich jedesmal fest an ihre Sitze klammern. Die Einschläge werden beobachtet. Da greifen auch schon die ersten feindlichen Flugzeuge an. Die „Gothas" kreisen über Südengland. Die feindliche Abwehr schießt aus allen Rohren.

So starten Tag für Tag und Nacht für Nacht diese ersten Piloten der Bombengeschwader. Der Gegner bekommt ihre Waffen zu spüren. In ihren noch sehr einfachen Maschinen sind sie die Pioniere der deutschen Luftwaffe und die mutigen Vorläufer unserer heutigen Flieger, die in ihnen Vorbilder des Mutes und des vollen Einsatzes sehen.

Ba





Blankoplast
Carl Blank
Verbandpflasterfabrik Bonn/Rh.

klebt eisern. Darum ist es gut, immer eine Rolle Blankoplast im Hause zu haben.



In allen Apotheken und Drogerien

BLANK Blankoplast

Carl Blank *Bonn/Rhn*











..mit Salmiak

In dieser Packung erhalten Sie in den Geschäften Salmiak-ATA. Es ist besonders geeignet bei allen groben und hartnäckig. Verschmutzungen, beseitigt spielend Rost u. Flecke!

Wenn Henkel-Sachen mal knapp werden,

so liegt das zunächst an dem wesentlich verstärkten Bedarf. Daneben spielt die Transportfrage eine Rolle. Der Arbeitsbereich des deutschen Eisenbahners ist heute fast fünfmal so groß wie vor dem Kriege — und doch wollen Millionen von Haushaltungen in Stadt und Land laufend mit Wasch- und Reinigungsmitteln versorgt werden. Das ist eine Aufgabe, die bei aller Mühe nicht immer zu lösen ist. Denn darin sind wir uns wohl einig: unsere Wehrmacht geht vor! Daher bitten wir um Verständnis — es kommt auch wieder anders!

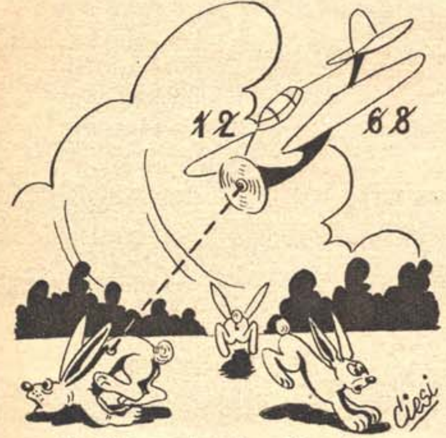
Persil-Werke, Düsseldorf

Henko Sil iMi ATA



Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Geschütteltes Bilderrätsel



Ein Flugzeug jagt hier wild auf Hasen,
die flüchtend auseinander rasen.
Misch „Hase“ mit des Flugzeugs Rest,
so daß ein Wort sich bilden läßt,
das in Berlin ein Haus benennt,
welches jeder Deutsche kennt! Zeichnung Ciesielski

Erdkundliches Silbenrätsel

[illegible] — bar — be — berg — brunn — burg — burg — chi — dei — den — den — di — e — ei — eich — el — em — en — gart — ger — got — je — land — le — li — me — mer — nan — ne — ni — o — ol — preß — ran — reg — rhei — san — sar — see — si — stätt — stutt — ters — tes — un — ver — warm

Aus vorstehenden 47 Silben sind 20 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stadt in Oldenburg, 2 Stadt in Mittelfranken, 3 Fluß in Ostpreußen, 4 Gipfel in den Berner Alpen, 5 ostafrikanische Insel, 6 See in Bayern, 7 Bergstock der Salzburger Alpen, 8 Stadt in Württemberg, 9 schwedische Ostseeinsel, 10 deutscher Strom, 11 italienische Insel, 12 Stadt an der Donau, 13 Stadt an der Ems, 14 Stadt an der Hunte, 15 südamerikanischer Staat, 16 Stadt in Ostfriesland, 17 Stadt an der Loire, 18 türkische Hafenstadt am Schwarzen Meer, 19 Badeort in Schlesien, 20 Hafenstadt in Algerien. 54 607

Vorsetzrätsel

Ras — Wein — Rand — Ute — Gram — Otto — Akt — Rosa — Eger

Die vorstehenden Wörter sind durch Vorsetzen je eines Buchstabens in Wörter anderer Bedeutung zu verwandeln. Bei richtiger Lösung nennen die neuen Anfangsbuchstaben, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen britischen Stützpunkt. 54 673

Verschieberätsel

Major — Gesamtwiderstand — Segelflug — Süden — Nebel — Dornier — Sendegerät — Längsachse — Heinkel — Sternmotor — Schlitzflügel — Mitteldecker — Hangstart

Die vorstehenden Wörter sind untereinander zu schreiben und seitlich derart zu verschieben, daß zwei senkrechte Buchstabenreihen einen Flugzeugkonstrukteur und einen Flugzeugtyp nennen. 54609

Auflösungen

Geschütteltes Bilderrätsel: Zeughaus.

Erdkundliches Silbenrätsel: Jedes ausgesprochene Wort erregt den Gegensinn. — 1 Jever, 2 Eichstätt, 3 Deime, 4 Eiger, 5 Sansibar, 6 Ammersee, 7 Unterberg, 8 Stuttgart, 9 Gotland, 10 Elbe, 11 Sardinien, 12 Preßburg, 13 Rheine, 14 Oldenburg, 15 Chile, 16 Emden, 17 Nantes, 18 Eregli, 19 Warmbrunn, 20 Oran.

Vorsetzrätsel: Gras, Iwein, Brand, Rute, Agram, Lotto, Takt, Arosa, Reger. — Gibraltar.

Verschieberätsel: Messerschmitt, Jagdeinsitzer.

Luftkampfspiele – im Krieg entstanden

Zwei Offiziere der Luftwaffe haben zwei Unterhaltungsspiele erdacht, die in erster Linie natürlich Spiele sind und sein wollen, die aber über die Entspannung hinaus auch einen Begriff von den taktischen Aufgaben und den entscheidenden Kampfeinsätzen in der Luftkriegführung bieten. Beide Spiele, das „Adler-Luftkampfspiel“ 101 und „das Adler-Luftverteidigungsspiel“ 102 sind Würfelspiele und bereits in großer Auflage in der Luftwaffe eingeführt.

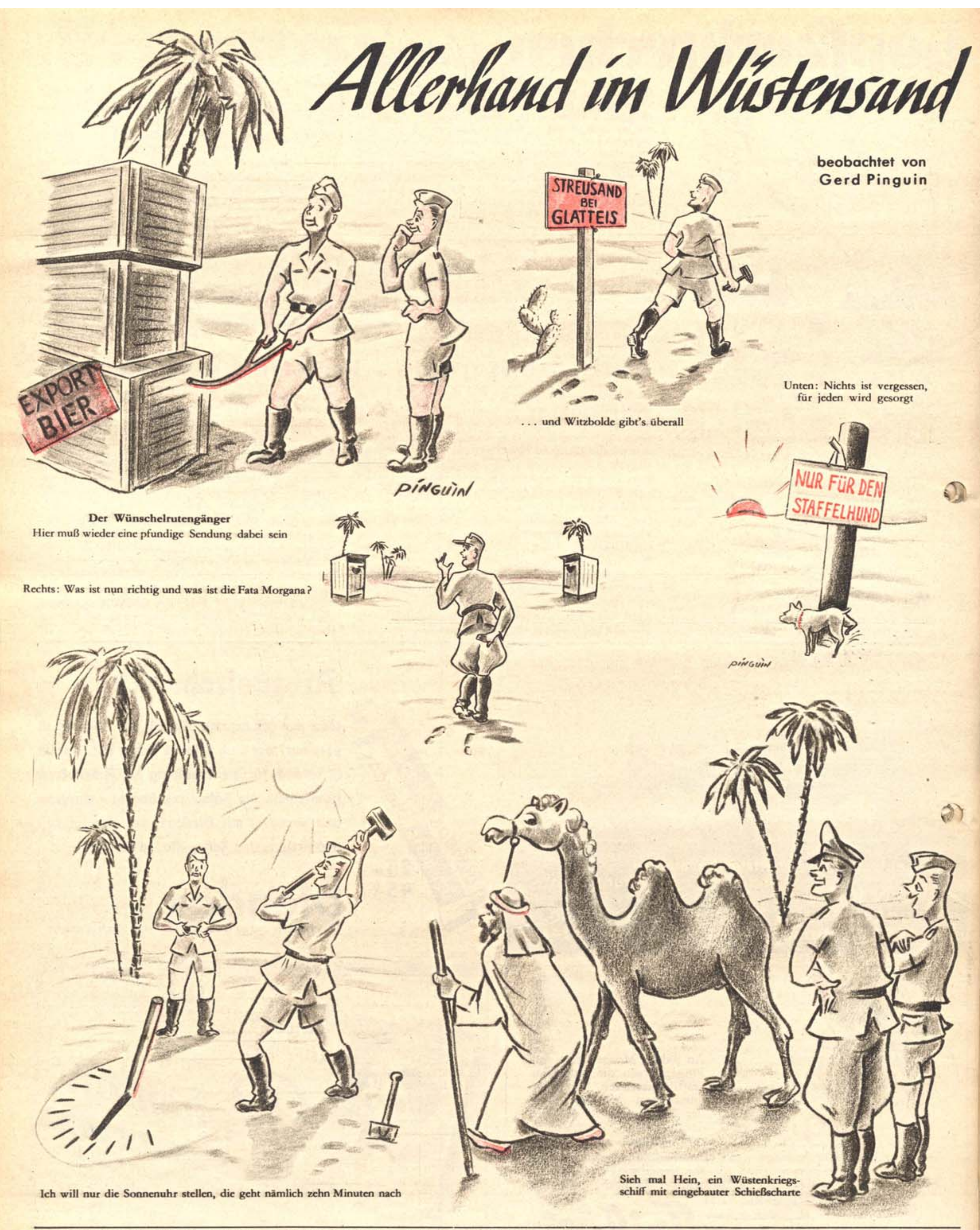
Das „Adler-Luftkampfspiel“ 101 trägt allen Möglichkeiten der Luftkriegführung über Land und Wasser Rechnung. Spannend sind neben dem Gesamtablauf die einzelnen Kampfmomente, die immer wieder eine neue Gefechtslage ergeben. Die beweglichen Spielfiguren sind kleine Flugzeuge, die der Me 109 und der He 111 nachgebildet wurden.

Auch bei dem „Adler-Luftverteidigungsspiel“ 102 versucht jede Partei, das feindliche Sperrgebiet zu durchbrechen und die kriegswichtigen Ziele des Gegners anzugreifen. Besonderer Wert wird aber bei diesem Spiel auf die möglichst sinngemäße Durchführung und Abwehr des eigentlichen Luftangriffs gelegt. (Bomber, Jäger — Flakartillerie, Sperrballone, Luftschutz). Besonders interessant ist dabei ein sechs farbiger Wirkungswürfel, der unabhängig von den anderen Würfeln beim Bombenwurf und seiner Bekämpfung verwendet wird.

Beide Spiele sind in Zusammenarbeit mit der Luftwaffen-Illustrierten Der Adler im Verlag Hugo Gräfe, Dresden A 24, erschienen. Die Ausstattung der Spiele ist besonders gut und reichhaltig. Große sechsfarbige Spielpläne veranschaulichen die Landschaft, über der die Luftkämpfe stattfinden, und zeigen die abwehrbereiten Bombenziele. Erst beim Spielen aber erkennt man, wie sehr beide Spiele aus dem wirklichen Kampferleben heraus gestaltet wurden. Fi

Allerhand im Wüstensand

beobachtet von
Gerd Pinguin



Der Wünschelrutengänger
Hier muß wieder eine pfundige Sendung dabei sein

. . . und Witzbolde gibt's überall

Unten: Nichts ist vergessen, für jeden wird gesorgt

Rechts: Was ist nun richtig und was ist die Fata Morgana?

Ich will nur die Sonnenuhr stellen, die geht nämlich zehn Minuten nach

Sieh mal Hein, ein Wüstenkriegsschiff mit eingebauter Schießscharte

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front